Aus alt mach' neu

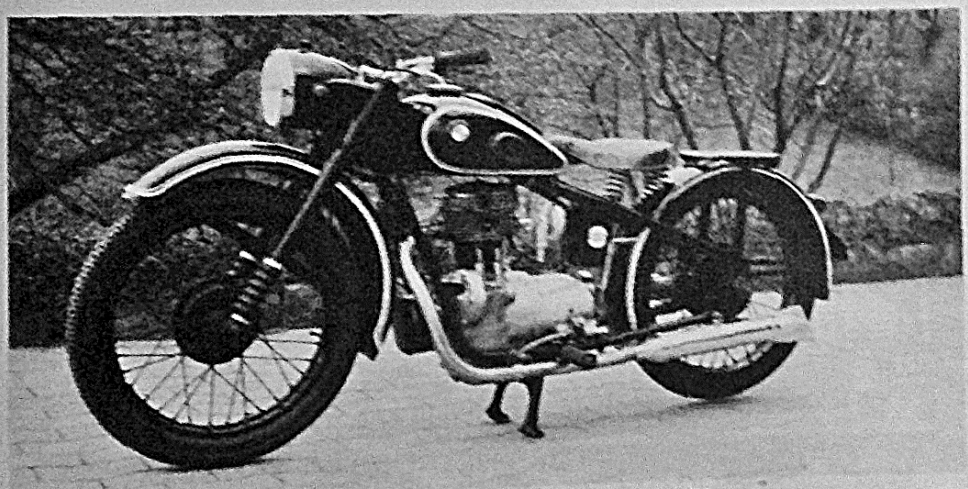
Instandsetzung einer BMW R 24

Im Sommer 1983 hörte ich, daß in einem Nachbarort ein altes Motorrad stehen sollte. Bei meinem ersten Besuch beim Besitzer erfuhr ich, daß es sich um eine R 24 handelte, die schon seit mindestens 20 Jahren abgemeldet war und seit dieser Zeit unberührt in einer Ecke stand. Und daß sie eigentlich nicht verkauft werden sollte.

Nach einigen Besuchen konnte ich das Fahrzeug dann aber doch sehr preiswert erwerben und nach Hause holen. Die erste genauere Überprüfung zeigte, daß viel Arbeit notwendig sein würde, um es zu altem Glanz und alter Leistung zu bringen.
Bekanntlich wurde diese Maschine im Jahre 1949 als erste Nachkriegs-BMW in 12000 Exemplaren gebaut. Offensichtlich war zu der Zeit noch nicht alles Material wieder so gut, daß es viele Jahre überdauern konnte. So hatten alle aus Alu gefertigten Teile mehr oder weniger gelitten. Der Vergaser war zwar noch vollständig, aber einige Teile zerfielen förmlich. Ähnlich war es mit den Lenkerarmaturen; die Gelenkstücke der Handhebel waren dermaßen verrottet, daß sie nicht einmal mehr als Muster benutzt werden konnten. Und daß der Auspufftopf vom Rost zerfressen war, muß eigentlich nicht erwähnt werden.
Das waren die äußerlich zuerst auffallenden Mängel. Der Motor saß fest, aber eine nähere Untersuchung zeigte, daß Zylinderkopf und Zylinder die Zeit gut überdauert hatten. Leider sah es weiter unten im Motorgehäuse trostlos aus. Im Laufe der Jahre hatte sich das Motoröl zersetzt, die Nockenwelle, Steuerkette und alle Lager waren zerstört. Die Kurbelwelle sah noch ganz gut aus, nur war an einer Stelle, an der ein Simmerring abdichten sollte, eine Rostnarbe, die aber durch Auflöten und Abdrehen beseitigt werden konnte. Die Kurbelwelle war also erst einmal gerettet.
Die Maschine wurde buchstäblich in alle Einzelteile zerlegt, nur das Getriebe blieb verschont. Der Motor zeigte sich im schon geschilderten Zustand, sodaß Ersatzteile beschafft werden mußten, was nicht weiter schwierig war. Die Nockenwelle etwa bekam ich bei einem Ersatzteil-Lieferanten. Andere Teile waren direkt bei der nächsten BMW-Vertretung erhältlich. Wo außer bei BMW gibt es so etwas noch, etwa bei Japanern? So war der Motor bald wieder vollständig und funktionstüchtig. Viel Chrom gab es an dieser ersten Nachkriegsmaschine von BMW nicht. Die wenigen damals verchromten Teile wurden abgebaut und vorbehandelt, sodaß die Galvanisierwerkstatt nicht zuviel Arbeit damit hatte. Der Auspuffkrümmer war noch so gut, daß er nach kräftigem Putzen wieder benutzt werden konnte.
Alle lackierten Teile, dazu gehören auch die Laufräder einschließlich der Speichen, wurden gründlich gereinigt, zum Teil mit Sandstrahl und zum Teil mit Schleifpapier, dann grundiert und natürlich noch einmal übergeschliffen. Große Teile wurden von meinem Sohn gespritzt, kleinere sowie Rahmen und Laufräder sorgfältig mit dem Pinsel lackiert. Bei der Anbringung der Zierstreifen, die ich nicht aufkleben wollte, war mir ein befreundeter älterer Porzellanmaler behilflich, der mit den Streifen sehr viel Mühe hatte. Es waren übrigens neben der Reparatur der Kurbelwelle und dem Verchromen die einzigen Arbeiten, die nicht im eigenen Hause erledigt werden konnten.
Der Vergaser wurde direkt von der Firma Bing in Nürnberg und die Lenkerarmaturen von der Firma Magura, Bad Urach, geliefert.
Nach mehr als 100 Stunden Arbeitszeit, Ausgaben in Höhe von genau DM 906,57 für Ersatzteile und technische Unterlagen — ohne Kaufpreis für die Maschine — stand die R 24 so vor mir, wie ich sie mir vorgestellt hatte.
Die Mühe und das Kopfzerbrechen bei bis dahin unbekannten Arbeiten, wie zum Beispiel das Einstellen der Zündung mit Hilfe einer Gradscheibe, waren vergessen, als der Motor seine ersten markanten Töne von sich gab und die Maschine ihre ersten Hofrunden gefahren werden konnte.
Nun kam die nächste Hürde. Für den nicht mehr vorhandenen Brief mußte ein neuer ausgestellt werden. Beim Straßenverkehrsamt bekam ich ihn problemlos und nahm daraufhin Verbindung mit dem TÜV auf. Hier wurde ich sogar beraten, wie ich den Motor von 12 auf 10 PS drosseln könnte, und einige Wochen später bei einer entsprechenden Reise auf das „flache Land" wurde die Vollabnahme ganz in der Nähe meines Wohnortes vorgenommen.
So konnte ich im Sommer 1984 die ersten Fahrten mit der R 24 unternehmen, und ich muß sagen, es macht viel Freude mit diesem alten Motorrad zu fahren. Leidert dauerte die Freude erstmal nicht sehr lange, denn die Kurbelwelle war doch nicht so gut über die Jahre gekommen, wie ich es mir eingeredet hatte. Sie verhalf mir zu einem Fußmarsch von einigen Kilometern Länge.
Aber nach der Reparatur und einer in einer Fachwerkstatt erfolgten Einstellung des Reglers hat meine R 24 immer einwandfrei funktioniert.
Bei der Teilnahme an zwei Veteranenveranstaltungen bin ich jeweils mit einem Preis nach Hause gefahren.

Egon Breme
Tiebenburgstr. 7a
3222 Freden

So sah die Maschine bei ihrer „Entdeckung" aus.



Nach der Restauration: Wie neu konnte die BMW R 24 beim TÜV vorgefahren werden.